

## 第4章 北陸新幹線

東海道新幹線が開通し高速交通網への欲求が高まった1967(昭和42年)長野、富山など10都府県により、「北回り新幹線建設促進同盟会」が結成された。この会の結成により北陸新幹線の構想は日の目を見ることとなり、地元では新幹線建設の気運が高まった。

1972(昭和47)年、北陸新幹線の基本計画が決定すると、同会は「北陸新幹線建設促進同盟会」と名称を変更し、以後建設促進運動の中心的役割を果たしていくことになるが、1988(昭和63)年8月の「運輸省案」は、それまでの地元の運動をほぼ黙殺した内容となり、「ウナギを注文したらドジョウやアナゴが出てきた」(沿線地域選出の代議士)と、地元の運動は氣勢をそがれる形となった。

北陸の場合はとくにそれが顕著で、後で詳しく述べるように長野までと北陸地方との計画が分断されている。現在のところ両地域を結ぶ工事を始める動きはなく、北陸新幹線の構想は事実上破綻したとする見方が強い。本章では当初の構想と運輸省案とを分けて考えていくことにする。

### 第1節 北陸新幹線の整備計画

#### 1. 運輸省案に至るまでの経緯

1970(昭和45)年に公布された全国新幹線鉄道整備法に基づいて、1972(昭和47)年6月には基本計画が決定され、更に翌1973(昭和48)年11月には整備計画の決定ならびに建設の指示が行われた。その後、建設の凍結・解除が繰り返される中でようやく1982年(昭和57)年3月に高崎 - 武生間約440kmのルート、駅の概要が発表された。さらに同年12月には高崎 - 小松間372kmの環境影響評価報告案が公表され、1987(昭和62)年10月には小松 - 南越(福井県武生市付近)間68kmの同報告案が公表された。

これと並行して1985(昭和60)年、高崎 - 小松間の工事実施計画の認可申請が行なわれたり、1986(昭和61)年3月には長野、富山、金沢の3駅で駅周辺の環境整備事業に着手したりするなど、整備5線のうちで収支見通しが最も明るいことを背景にして、順調に計画が進められていた。

ところが、1988（昭和63）年の運輸省案では高崎 - 長野間と北陸地方の工事が事実上分離されてしまった。沿線地域では現在も高崎 - 大阪間のフル規格による建設を望む声が高いが、先行きの見通しは立っていないのが実情である。

## 2. 建設計画の概要

当初の整備計画によれば北陸新幹線は、東京 - 大阪間 690 km を長野、富山、金沢を經由して結ぼうというものである。このうち東京 - 高崎間 100 km は上越新幹線と共用となる。現在明らかになっている高崎 - 南越間のルート及び駅の設置については以下の通りである。

まずルートは現在の信越線、北陸線にほぼ沿っていると考えてよい。設置される駅は新安中、軽井沢、佐久、上田、長野、飯山、上越、糸魚川、新黒部、富山、高岡、石動、金沢、小松、福井、南越となっている。南越から先のルートは未決定だが、福井県若狭地方の中心都市小浜を經由して、京都の北側を通って大阪に至るルートが有力視されている。この沿線地域は山がちな地形でもあり、トンネルなどの難工事区間を数多く抱え、また降雪量が多いために雪対策も十分に考えなければならないので、建設費用は 2 兆数千億円に及ぶと見られている。

また北陸新幹線の設計最高速度は東北新幹線などと同じ 260 km/h とされている。最近の報道によれば、長野開業に際して導入される車両を、東北・上越新幹線と共用する方針が打ち出されている。

## 3. 建設の大義名分

他の路線でも同じであるが、まず新幹線が「多極分散型国土の形成を促進し、東京の一極集中を是正する（北陸新幹線建設促進同盟会のパンフレット）ものである」という認識に立っている。そのような認識のもとで構築された沿線地域の論理は整理すると以下ようになる。

- (1) 首都圏、近畿圏との連絡の確保
- (2) 沿線地域間の交流の促進
- (3) 東海道新幹線のバイパス・代替補完機能

個々について見ていくことにすると、(1) は現在の首都圏、並びに近畿圏からの鉄道による所要時間を短縮することで、両地域とのつながりを深めようということである。北陸新幹線の沿線地域は、首都圏などからの観光、ビジ

ネス客が多く、とくに長野県などはその観光客の誘致に殊更力を入れる傾向にある。また、テクノポリス構想のような国による大型プロジェクトが沿線地域には多く見られ、それらと新幹線とが結びつくことで一層の地域振興を図ろうというものである。ビジネスについていえば、金沢には北陸地方を統括する支社機能が集中し、東京や大阪にある本社との結びつきを考えると、新幹線は大きな効果を発揮するのではないかと考えられている。

(2)については、北陸地方の各都市間のつながりはともかくとして、北陸地方と長野県、群馬県などのつながりが極めて薄く、その原因は直通する交通機関が存在しないことにあると考えられている。実際、同地域におけるJRの昼行の直通列車は特急「白山」(上野 - 長野 - 金沢)が1往復しているのみである。「多極分散」にはまず地域間の人的・物的交流が必要であると考えれば、(2)の論理は新幹線建設にあたっては正当なものと言える。

(3)については、近く予想される東海道新幹線の輸送カパンク、それにとまなう大規模な改良工事の必要性を加味した結果、当然必要となってくるバイパス線の役目を北陸新幹線に負わせようというものである。ただ、これには東京 - 大阪間の全線開通が大前提となり、実際にかなり大回りをする北陸新幹線にどれだけの乗客が振り分けられるかという点は甚だ疑問である。それに、実際バイパス線になったとしても直通客ばかりであったならば、沿線地域にはさほど利益をもたらすことはないので、このような話が沿線地域の側からあがってくることには、いささかの違和感を覚える。

#### 4. 開通後の見込み

北陸新幹線がフル規格で開業することによって、東京 - 長野間が1時間30分(現行2時間39分)、東京 - 富山間が2時間10分(現行3時間20分)、東京 - 金沢間が2時間30分(現行3時間58分)となる予定である。どの地域でも概ね1時間以上の時間短縮であり、観光客、ビジネス客を中心に潜在需要を掘り起こす可能性が高い。

開通後の収支予測については、政府およびJRが2000年時点での予測を行っている。(表3-4-1参照)この予測によれば、新幹線だけについてみるとかなり良い実績を残すことになっている。これはあくまで2000年時点での単年度収支の予測であり、建設費などは考慮に入られていない。また、並行在来線まで入れるとかなり黒字が減少することからも明らかなように、新幹線開業によって在来線の収支が悪化する。その際、その存続が問題となるで

あろう。開通による効果と、それにかかるコストとのバランスをいかに考えていくかが全線開通への大きな鍵になっていることは言うまでもない。

	J R 東日本 (高崎 - 上越)	J R 西日本 (上越 - 小松)
需要	23,000 人/日	14,000 人/日
新幹線だけの収支	336 億円 (643 億円)	127 億円 (286 億円)
在来線を含む収支	144 億円 (184 億円)	-107 億円 (9 億円)

注 ( 1 ) 収支予測は J R、括弧内は政府予測

( 2 ) 小松まで開業していることを前提とした値

表 3-4-1 2000 年の収支予測 (川嶋令三 『新幹線事情大研究』より)

		全体	J R	自動車	航空
東京	長野	1251.29	467.74	783.55	
長野	東京	1114.03	460.75	653.28	
東京	富山	93.13	50.15	3.87	39.11
富山	東京	342.10	50.89	250.33	40.88
東京	石川	115.41	34.92	5.31	75.18
石川	東京	112.82	32.34	5.31	75.17
東京	福井	31.49	29.11	2.38	
福井	東京	35.99	28.98	7.01	
長野	石川	8.47	4.49	3.98	
石川	長野	65.79	4.48	61.31	
長野	富山		6.25		
富山	長野		6.08		

注 ( 1 ) 自動車には乗合バス、貸し切りバス、自家用車、タクシーを含む。

( 2 ) 全体は J R、民鉄、自動車、航空、船舶の合計

( 3 ) 富山県、長野県間の旅客流動については、自動車並びに全体の値には疑問が多く、ここではあえて削除した。

( 4 ) 大阪からの数字については北陸新幹線の現状から必要ないと判断し掲載を見送った。

表 3-4-2 各地域間の旅客流動 (万人、年間)  
(運輸省「平成 3 年度 旅客地域流動調査」より作成)



図 3-4-3 北陸新幹線（運輸省案）のルート